

Leksykon rajdowy

1. Zawodnicy startują kolejno wg numerów startowych, co 1 minutę. Listę ustala się wg klucza od najlepszego, a raczej najszybszego do potencjalnie najwolniejszego. Pod koniec rajdu, w czasie trzeciego przegrupowania nastąpiła weryfikacja listy i zawodnicy startowali wg aktualnie zajmowanych miejsc.

2. Na trasie dojazdowej pomiędzy odcinkami specjalnymi obowiązują zawodników przepisy ruchu drogowego, jak wszystkich użytkowników. Za jedno wykroczenie załoga płaci karę pieniężną, za drugie otrzymuje 5 min. karnych, za trzecie zostaje wykluczona z rajdu.

3. Na trasie rajdu wyznaczone zostały punkty kontroli czasu (PKC), na które załogi muszą wjechać w oznaczonym czasie. Każde spóźnienie, ale także wcześniejszy wjazd na PKC, to punkty karne: 1 minuta spóźnienia – 1 minuta karna, 1 minuta wcześniejszego wjazdu – 2 minuty karne.

4. Odcinki specjalne (OS) są to próby szybkościowe rozgrywane na drogach zamkniętych dla innych pojazdów. OS-y zakończone są lotną metą, a następnie znakiem STOP, gdzie zawodnicy muszą zatrzymać się, by wpisać czas przejazdu. Wniosek: wszystko rozgrywa się właśnie na oesach, tu decyduje się kolejność miejsc na mecie. Klasyfikacja końcowa zostaje ustalona przez dodanie czasów uzyskanych na wszystkich oesach i kar czasowych.

5. 43. Rajd Polski był elementem Eliminacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Europy Kierowców (współczynnik 2) i Eliminacji o Puchar Pokoju i Przyjaźni Krajów Socjalistycznych. Rozgrywano go w następujących grupach: grupa N – samochody seryjne o wielkości produkcji do 5000 egz., grupa A – samochody turystyczne o wielkości produkcji do 5000 egz., grupa B – samochody sportowe o wielkości produkcji do 200 egz. oraz w odpowiednich klasach w zależności od grupy i pojemności silnika.

6. Trasa Rajdu Polskiego została wyznaczona po drogach województw wrocławskiego i wałbrzyskiego, najwięcej prób sportowych zlokalizowano w Górach Sowich oraz wokół Kotliny Kłodzkiej.

7. Główną nagrodą był Fiat 126p.

Walka o awans

Rajd Polski to nie tylko zmagania najlepszych kierowców, ale także walka organizatorów o gwiazdki. Kilka lat temu straciliśmy dwie, przez co prestiż imprezy w Europie niewątpliwie ucierpiał. Teraz należałoby przywrócić dawny status imprezy, bo to nie tylko splendor, pomoc dewizowa, ale także największe nazwiska, czołowe firmy i najnowsze modele samochodów. Czy uda się awansować? Na decyzję obserwatorów Międzynarodowej Federacji Sportów Samochodowych przyjdzie jeszcze poczekać, już dzisiaj jednak można pokusić się o pewne podsumowania.

Trasa Rajdu jest niewątpliwie bardzo atrakcyjna, strona organizacyjna pod pewnymi względami wymaga jednak gruntownych poprawek. Pierwszy wniosek, jaki się nasuwa, to ten, że w przypadku imprezy o randze międzynarodowej nie można

wszystkiego powierzać tzw. społecznikom, gdyż w przypadku mniejszego czy większego potknięcia nie wiadomo jak ich rozliczać. Improwizacja jest dobra, gdy chodzi o imprezy lokalne. Jeśli natomiast zależy nam, aby wejść do grona potęg sportów samochodowych, potrzebni są profesjonalści. Dlatego sporo głosów krytycznych należy się serwisowi informacyjnemu, który nie dość, że przygotowywał komunikaty z dużym opóźnieniem, to jeszcze niekompletne i z błędami. Co prawda korespondent z komputera (ENSCH Computer Service Luxembourg), jednak sposób powielania uzyskanych informacji i ich przekaz daleki był od zadowalającego. Na nieszczęście wszelkie uwagi krytyczne kierowane do szefów biura prasowego traktowane były jako złośliwe i pozbawione podstaw, co wcale nie pomagało w uzyskiwaniu brakujących danych. Kompromitujące było także przygotowanie konferencji prasowej z firmą Rothmans. Zaangażowana tłumaczka okazała się osobą absolutnie nie znającą się na motoryzacji. A gdy doszło do wystąpienia przedstawiciela Renault z francuskiego na angielski tłumaczył VIP z Rothmansa, potem z angielskiego na polski – tłumaczka – w sumie niewiele można było z tego wszystkiego zrozumieć. Niezadowolające było również zabezpieczenie oesów, a przynajmniej pierwszych choćby 50 metrów. Nasza publiczność jest bardzo krapna i nie chciała się podporządkować próśbom i groźbom osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. A przecież wystarczyłoby ustawić stalowe płtki, które niejednokrotnie już przydały się do powstrzymania napierającego tłumu.

Sponsorzy

Sport samochodowy nie istniałby bez sponsorów. Nie wszystkie fabryki stać na finansowanie startów swoich zawodników w rajdach, dlatego ich klasę wspomagają wiele firm, często nie mających nic wspólnego z samochodami. W Rajdzie Polski najbardziej widocznym mecenasem był Rothmans, reklamujący nie tylko papierosy, ale mający także duży wkład finansowy w przygotowanie całej imprezy. Współpracują oni stale z francuskim Renault, a pod ich opieką pozostaje m.in. Błażej Krupa. Na konferencji przedstawiono najbliższe plany: nawiązanie współpracy z fabryką Honda oraz szeroka reklama nowego samochodu Renault 5 Turbo GT. Zdaniem przedstawicieli Rothmansa ten właśnie samochód ma przed sobą ogromną przyszłość, pozostaje jedynie kwestia dopracowania pewnych szczegółów, a swoistym poligonem dla „erki” jest właśnie Rajd Polski.

Na trasie

OS 4, godz. 18.02.
Sulistrowiczki – Tapadła. Droga asfaltowa, dość łagodne zakręty. Tu nie powinno być kłopotów. Na starcie spora gromadka kibiców. Od pół godziny działa krótkofalówka, w pogotowiu czekają sanitarka i strażacy. Tak jest na każdym odcinku specjalnym. Samochody podjeżdżają na ogół w kolejności numerów starto-

wych. Jeszcze nie było gdzie stracić cennych sekund, wyspać się, wypaść z trasy. Dość spokojnie wyrusza na trasę Pregliasco, ma świadomość mocy swojego silnika i umiejętności. Zaraz za nim, po minucie startuje Feriancz. Nie wie, że jest to jego ostatni OS. Jedzie jeszcze Bublewicz. Jego Polonez pracuje znakomicie, na pewno byłby w stanie nawiązać równorzędny walkę z faworytami. Podobnie Szerla, prowadzi spokojnie, znakomicie technicznie, wóz idzie płynnie, nie szarpie. Spóźniony jest już Pikkouous, a stracone sekundy i minuty będą rosty. Toyota Kostrzaka, choć wygląda imponująco, porusza się nieco zbyt wolno. Zły znak. Wiesław Stec jest kierowcą lubiąącym jazdę efektywną. Widać, że patrzy na niego ludzie i stara się ich nie zawieść. FSO 1600 Ponicza/Flisowskiego ma na starcie poważny wyciek z chłodnicy. „Fachowcy” nie dają mu żadnych szans... ale pomylił się, załoga dojeżdża. Rozlegają się gromkie brawa, gdy pojawia się pierwszy maluch, potem „wierdarka”, Wartburg 353.

Kłodzko – pierwsze przegrupowanie, godz. 20.36.

Miejski stadion. Tu ustawiły się wszystkie wozy serwisowe. Jest godzina, aby dokonać niezbędnych napraw.

Pregliasco wysiada z samochodu i bez słowa znika. Mechanicy wiedzą wszystko. Andrzej Koper zgodnie ze swoją zasadą najważniejsze czynności wykonuje sam, mechanicy tylko pomagają. Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim udzielają wywiadów... na razie wystarczyło dolać tylko oleju. Wszędzie tłumy ludzi. Kibiców tego sportu jest bardzo dużo, bez względu na porę i, jak się później okaże, miejsce.

OS 11, godz. 23.31.

Kozia Hala-Zieleniec. Meta, sędziowie, spora grupka gapiów. Kilkaście metrów dalej ustawili się serwis Lada. Pracuje generator, a pobożnie oświetlają potężne reflektory. Tu otrzymujemy dokładniejsze informacje o Ferianczu i pobieżne dane dotyczące aktualnej sytuacji. Kilka załóg już się wycofało.

OS 20, godz. 5.39.

Rościszów-Walim. Kończy się efektywną podwójną „patelnią”. Gdy pada, jest tu naprawdę niebezpiecznie. Przez całą noc pała się ogniska, stoi kilka namiotów. Taki rajdowy piknik. Zmęczenie daje się już we znaki. Znowu jako pierwszy pojawia się Włoch. Wie, że prowadzi. Jedzie spokojnie, bez efekciarstwa. Andrzej Koper pokazuje swoją wielką klasę i zapewne zarabia kilka cennych sekund. Nie zawodzi Szerla. Opel Steca ma wgnieciony bok od strony pilota. O takich mówi się, że „lubią robić za kosiarkę”. Nie ma już Cygana/Ficonia jadących maluchem. Szkoda, mieli dobrą pozycję. Strauch i Mark zgubili gdzieś w swoim Wartburgu tylny błotnik, trochę pokiereszowane pojawiają się Toyoty. Jest to półmetek rajdu i już śmiało można stwier-

dzić, kto chce tylko dojechać, a komu zależy na wysokiej pozycji.

OS 30, godz. 13.17.

Sulistrowiczki-Sobótka. Szuter, leśna wąska droga. Na niewielkiej polanie kilkunastoosobowa grupa kibiców. Droga poprzecinana korytami po strumieniach wody. Samochody pojawiają się w kolejności wg aktualnie zajmowanych miejsc. Ku miłemu zaskoczeniu pierwsza załoga to Błażej Krupa/Piotr Mystkowski. Jadą szybko, raptem gwałtowne hamowanie i głuche uderzenie w podwozie. Samochód staje po kilku metrach, by po chwili ruszyć. Cenne sekundy umykają. Zaraz za „piątką” Krupa, „piątką” Kuzmicka. Czas ma niewątpliwie lepszy, jedzie odważnie, ostro, bez hamowania. Umiejętnie omija wyrwę, która dla następnych będzie dość poważną przeszkodą, zmuszając do hamowania.

Outsiderzy

Claude i Anette Wrzecian z Francji. Startowali na wystuzonym już nieco Golfie GTI. Na krótką rozmowę znaleźli chwilę czasu w Kłodzku, w czasie pierwszego przegrupowania.

– Wszyscy kręcą się przy swoich samochodach, serwisy pracują w pocie czoła, a pan z żoną, widzę, spokojnie popijacie kawę? Czy rzeczywiście samochód nie wymaga żadnych napraw?

– Nie mamy żadnego serwisu. Przyjechalśmy sami, bo my jesteśmy naprawdą amatorami. Na szczęście do tej pory wszystko jest w porządku. Naszego Golla przygotował zaprzyjaźniony mechanik, który jest w Paryżu.

– Czy samochód przyjechał na przyczepie?

– Nie, jechaliśmy nim tutaj właśnie z Francji i mamy nadzieję, że także wrócimy.

– Jak pan ocenia dotychczasowe oesy?

– Są wspaniałe, dobrze wybrane i przygotowane, obsługa jest także bardzo sympatyczna.

– Czy jesteście po raz pierwszy w Polsce?

– Dwa razy przejeżdżaliśmy przez ten kraj jadąc do ZSRR.

– Jakie były wasze dotychczasowe największe sukcesy?

– Trudno mówić może o sukcesach, ale cztery razy startowaliśmy w Monte Carlo, kilka razy w Portugalii, w Belgii, w Tour de France Automobile. W sumie uczestniczyliśmy w ponad 120 rajdach i tylko trzy razy nie dojechalśmy do mety. Niestety, jest coraz trudniej. Nasz Golf trochę się zestarzał i przydałby się nowy wóz, z mocniejszym silnikiem.

– Jesteście amatorami. A co robicie na co dzień?

– Jestem wykładowcą biologii na paryskim uniwersytecie, a żona pracuje jako ortopeda.

– Czyli zawody zupełnie nie związane z motoryzacją...

– ... nic nie mamy wspólnego z mechaniką, i nie lubimy się nią zajmować. Dlatego nigdy nie otwieramy maski samochodu, bo prawdopodobnie niczego byśmy nie zobaczyli.

– Nosi pan polskie nazwisko i dość dobrze mówi po polsku...

– Mój ojciec był Polakiem i wyjechał stąd kiedy miał 18 lat. Ożenił się z Francuzką, ale zawsze chciał, aby jego dzieci mówiły po polsku. Żona natomiast nie zna ani jednego słowa.

Kilka godzin później załoga numer 41, na odcinku specjalnym 30, między Sulistrowiczkami i Sobótką miała bardzo wolny przejazd. Szuter, wąska leśna droga. Golf jedzie jako jeden z ostatnich. Przed kilkunastoma minutami Błażej Krupa, jeden z faworytów, uszkadza w tym właśnie miejscu pompę paliwową. Francuzi jadą ostrożnie, wyjątkowo wolno. Lewa opona jest bez powietrza. Na mecie (jednak dojechali!) okazuje się, że na samej feldze przejechali jeszcze siedem kilometrów. Potem trzeba było gonić, zapłacili dwa mandaty. Ale dotrwali do końca i chociaż jako jedni z ostatnich, rajd ukończyli.

Z 63 załóg – metę osiągnęły 43.

...I pechowcy

Niewątpliwymi liderami i kandydatami na zwycięzców były dwie załogi: Mauro Pregliasco z pilotem Danielem Cianci (Lancia 037, numer startowy 1) i Węgier Attila Feriancz z Janosem Tandari na Audi Quattro A2. Obydwa samochody nie dojechały do mety. Ekipa Włocha fascynowała wszystkich wspaniałym wyposażeniem, sprawnością, szybkością. Samochód wzbudzał ogromne zainteresowanie wszędzie, gdzie się pojawiał. Załoga prowadziła od pierwszego OS-u. Do piątego odcinka specjalnego rywalizowali z Węgrami, potem kiedy ci odpadli, z Kuzmiczem i Sali na Renault 5 Turbo (nr startowy 5). Ale już w połowie rajdu z Włochami zaczęło dziać się coś dziwnego. Przed jednym z OS-ów choć regula-



43 RAJD POLSKI



min tego zabrania, trzeba było Lanię popchnąć, gdyż nie chciała zapalić. Potem Pregliasco przejechał linię startu nie podbijając karty drogowej, co powinno go zdyskwalifikować, ale jechał dalej. Padł na przedostatnim odcinku będącym już właściwie tylko „pokazówką” przed widzami na stadionie we Wrocławiu. Silnik zaczął dymić i samochód stanął. Włoch odpadł.

Jego największy konkurent, Węgier Feriancz miał pecha właściwie już od samego początku. W czasie obowiązkowego badania technicznego przed startem, sędziowie nie dopuścili samochodowi do Rajdu ze względu na nie działający system gaśniczy w komorze silnikowej. Wydało się to dziwne, bo choć odpowiedni przepis wszedł w życie dopiero 1 lipca tego roku, kierowca nie należy przecież do debiutantów. Dopiero w nocy, po ponownym badaniu Renault zostało dopuszczone. Zawodnicy wystartowali. W klasyfikacji po 4 OS-ie, Feriancz prowadził przed Pregliasco z przewagą ośmiu sekund. Rozpoczął się OS piąty, nie najtrudniejszy, ale dość niebezpieczny. I tu Feriancz przeszarżował, rozbił samochód i... wrócił do hotelu. Auto nadawało się właściwie na złom.

Nie miał szczęścia również Marian Bublewicz z Januszem Wojtyną, startujący Polonezem 2000 c. Jechał krótko, a „skończył” w jabłoniowym sadzie, kilkadziesiąt metrów od szosy. Wersji jest kilka: mówi się o awarii układu hamulcowego (za co odpowiedzialność spoczywałaby na serwisie FSO), niektórzy winę zwalili na „tyse” opony, jeszcze inni uważali, że to Bublewicz przesadził goniąc za swoim firmowym konkurentem Januszem Szerią (nr startowy 14). Jak było naprawdę, chyba nikt już oficjalnie nie dowie się, samochód został spakowany i odwieziony do Warszawy.

Zwycięzcy

O kłopotach faworytów już było, co wcale nie oznacza, że Branisław Kuzmich wygrał wjeżdżając „na plecach” pechowców na podium. Jugostowianin zwyciężył w Rajdzie Polskim w ubiegłym roku, szczęście dopisało mu również i tym razem. Przez cały czas ustępował najlepszym tylko nieznacznie, a że dojechał do końca świadczy o umiejętności i dobrze przygotowanym samochodzie. Na pewno sprzyjały mu warunki, w jakich odbywał się Rajd Polski, którego większa część odbywała się na asfaltowej nawierzchni, na której Kuzmich czuje się bardzo dobrze. Trzeba wspomnieć także o samochodzie... silnik Renault 5 Turbo przewyższa swoją mocą silnik Renault 11 Andrzeja Kopera (2 miejsce w klasyfikacji generalnej) aż o 200 koni, to chyba nie wymaga komentarza.

A skoro wspominałem już o maluchach. W tym roku wystartowały dwa małe fiaty, jeden dojechał do mety, za to na bardzo dobrej pozycji, wyprzedzając w swojej klasie kilka mocniejszych samochodów. Faworem w klasyfikacji generalnej wypadł zupełnie niezły. Bardzo dobrze spała się ekipa Łady, zdobywając pierwsze miejsce w klasyfikacji zespołowej i już wspomniane Renault, z którą to fabryką od dwóch lat prowadzimy rozmowy w sprawie licencji i podobno już niedługo wszystko ma się rozstrzygnąć.

KRZYSZTOF HIPSZ

43 RAJD POLSKI

Mój komentarz do akapitu „Zwycięzcy”: nic nie ujmuję sukcesowi Andrzeja Kopera, ale podając różnice mocy silników aż o 200KM, chyba pan redaktor Krzysztof Hipsz moocno się zagalopował.

